

## 書面質詢

林宇滔議員

### 促詳細交代新城AB區行車天橋對周邊的影響

公共建設局去年公佈了「新城A、B區行車天橋」的初步設計，但一直只有少量資訊，早前在社會關注及傳媒追問之下，公建局才公佈主橋的最高海拔為25.8米；其後文化局亦承認，新城A、B區行車天橋局部一段處於法定限高範圍（第83/2008號行政長官批示）內南端一側，涉及面積約佔法定限高範圍總面積的0.34%（重疊區域許可之最大建築物海拔高度為10.3米及5米），但認為對澳門歷史城區及東望洋燈塔向外港方向的主要望海景觀未有產生干擾，由於天橋是「通道」而不是「建築物」，初步判斷覺得天橋的影響不大，故沒有送交文化遺產委員會，亦未見有需要向世界遺產中心提交資料。

根據第83/2008號行政長官批示的第一點描述，限制的是「東望洋燈塔周邊區域興建的樓宇容許的最高海拔高度」，當局因此判斷天橋不屬「樓宇」，但批示附件地籍圖所描述的卻是「許可之最大建築物海拔高度」。根據第14/2021號法律《都市建築法律制度》的定義，「建築物」是指供人使用的不動產，以及在土地上永久定着的任何建築的建造、復建、擴建、更改或保養活動或成果。按字面解釋，永久定着的任何建築皆是「建築物」，「橋樑」照常理亦屬於「建築物」。

因應教科文組織的要求，政府去年公佈《羅理基博士大馬路周邊區域遺產影響評估及城市設計》，確定了7處、2個層級的景觀視廊、視域，包括與第83/2008號行政長官批示的區域1重疊的DW-1視域，為體現「突出的普世價值」(OUV)的最關鍵視域，而且該簡報更在DW-1和DW-2向外延伸加上WD視域作為補充，這將與行車天橋有更多的重疊。必須強調，上述區域超過三分之二的範圍為水體，若單純只考慮「樓宇」限高，根本不需要將限高範圍延伸至海面。再者，根據《世界遺產公約》，被列入世界遺產的地點，必須對全世界人類都具有「突出的普世價值」，而澳

門歷史城區的「突出的普世價值」的特徵要素正包括「東望洋炮台及燈塔與外港之相互視線關係」。換言之，在該視域範圍內任何超出限高的「遮擋物」均對「山、海、城的景觀」有一定程度的破壞，若教科文組織不認同項目方案，必定對本澳世遺造成影響。

早於2012年建設發展辦公室完成新城A、B區海底隧道的研究並召開《澳氹第四條跨海通道及A、B區海底隧道工程可行性研究報告》專家評審會；2018年土地工務運輸局就新城A、B區海底隧道工程項目開展問卷調查，收集社會各界意見；2019年進行了環評第二次公示；但直至2023年2月政府才突然宣佈AB通道改為橋樑方案，並於同年進行設計連建造工程的公開招標及公佈初步設計圖。對於AB通道的方案社會一直關注其對外港碼頭運作的影響、觀音像海濱休憩區的去留、科學館前圓形地和孫逸仙大馬路的交通影響，以及世遺東望洋燈塔的周邊景觀保護等問題，但當局一直沒有就AB通道橋樑方案向社會諮詢收集意見，亦沒有公佈任何相關的研究報告及詳細資訊。

為此，本人向當局提出以下質詢：

一、公建局網站上的「新城A、B區行車天橋設計連建造工程」簡介描述「本行車天橋不屬樓宇興建項目，不適用第83/2008號行政長官批示的規範。」但該橋確實有部份與法定限高範圍重疊，公建局有否就世遺及城市規劃等問題事先向文化局及工務局諮詢意見，如有，當局有何回覆意見；如沒有，原因為何？第83/2008號行政長官批示中的「限高」設立原意及目的是甚麼？

二、文化局在回覆傳媒時表示未見有需要向世界遺產中心提交資料，但政府應教科文組織要求製作的《羅理基博士大馬路周邊區域遺產影響評估及城市設計》明確了7處、2個層級的景觀視廊、視域的保存狀況及規劃方案，當中並未提及未來於DW-1、DW-2及WD視域範圍內興建行車天橋的計劃。凡有任何對世遺產生影響的可能，作為負責任的政府理應預先向教科文組織諮詢意見，當局初步判斷「未見有需要向世界遺產中心提交資料」的決定有否諮詢文委會及獲得支持？文化局會否儘快向教科

文組織申報及徵詢意見，確保該項目不會對本澳世遺「金名片」造成任何影響，不會有被列為瀕危，甚至被除名的危機？在有關項目獲得教科文組織同意前公建局會否暫緩有關項目？

三、政府在未有解釋的情況下決定將AB通道由海底隧道方案改為橋樑方案，有何詳細原因及實質理據？除了世遺景觀保護外，社會一直關注AB通道方案對外港碼頭運作、觀音像海濱休憩區，以及科學館前圓形地和孫逸仙大馬路的交通影響等問題，為何當局未有就AB通道的橋樑方案諮詢社會意見及公佈有關研究報告？當局會否儘快公佈上述詳情，以及工程對外港碼頭航班、觀音像海濱休憩區使用及周邊交通的影響？